Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/4482

# Schriftlicher Bericht

## des Verkehrsausschusses (20. Ausschuß)

## über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates der Europäischen Gemeinschaften

## — Drucksachen V/4232, zu V/4232 —

## A. Bericht des Abgeordneten Schmidt (Braunschweig)

I.

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 236. Sitzung am 11. Juni 1969 den Entwurf eines Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates der Europäischen Gemeinschaften — Drucksache V/4232 — an den Verkehrsausschuß überwiesen.

Der Verkehrsausschuß hat den Entwurf in seiner 78. Sitzung am 25. Juni 1969 abschließend beraten und mit einigen Änderungen gebilligt. Mit dem Gesetzentwurf will die Bundesregierung der der Bundesrepublik nach Artikel 12 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates der Europäischen Gemeinschaften über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 194 S. 1 vom 6. August 1968) obliegenden Verpflichtungen nachkommen, nach Anhörung der Kommission rechtzeitig die innerstaatlich zur Prüfung dieser Verordnung notwendigen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen.

Die Verordnung (EWG) II. Nr. 1174/68 ist aufgrund des Artikels 75 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften erlassen und seit dem 1. September 1968 in der Bundesrepublik unmittelbar geltendes Recht.

Die Verordnung unterwirft den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten einem obligatorischen Margentarifsystem. Unter dem obligatorischen Tarifsystem werden Tarife verstanden, die von den unmittelbar beteiligten Mitgliedstaaten im gegenseitigen Einvernehmen in Kraft gesetzt und veröffentlicht werden und deren Bestimmungen für die Anwendung der Beförderungsentgelte und -bedingungen verbindlich sind (Artikel 1). Die Tarife sind Margentarife, die durch die obere und die untere Grenze bestimmt werden. Die Marge für die Tarife beträgt 23 v. H. der oberen Tarifgrenze. Die Entgelte für eine bestimmte Beförderung können innerhalb der oberen und unteren Grenze des entsprechenden Margentarifs frei vereinbart werden (Artikel 2). Bei der Aufstellung der Tarife ist von einem Richtsatz auszugehen, der unter Berücksichtigung der Kosten der Beförderungsleistungen und der Marktlage festgelegt wird (Artikel 3).

Unter bestimmten Voraussetzungen ist der Abschluß von Sonderabmachungen mit Beförderungsentgelten außerhalb der Margentarife zugelassen. Sonderabmachungen sind den zuständigen Behörden mitzuteilen; diese Behörden unterrichten die zuständigen Behörden der anderen beteiligten Mitgliedstaaten und führen mit ihnen die für zweckmäßig gehaltenen Nachprüfungen und Untersuchungen durch, um festzustellen, ob die Vertragspartner die Bestimmungen der Verordnung eingehalten haben. Die Beförderungsentgelte und -bedingungen der Sonderabmachungen sind von den beauftragten Stellen zu veröffentlichen (Artikel 5).

Die Verordnung regelt das Verfahren, in dem die Tarife von den Mitgliedstaaten festgesetzt oder geändert werden. Führen die Verhandlungen zwischen den unmittelbar beteiligten Mitgliedstaaten zu keiner Einigung, so entscheidet die Kommission oder unter bestimmten Voraussetzungen auch der Rat. Diese Entscheidung verpflichtet dann ebenfalls die

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

beteiligten Mitgliedstaaten, die Tarife entsprechend in Kraft zu setzen und zu veröffentlichen (Artikel 4). Die Verordnung regelt ferner die Modalitäten für die Veröffentlichung der Tarife und Sonderabmachungen (Artikel 6 bis 8). Schließlich wird bei der Kommission ein Fachausschuß eingesetzt, dem von den Mitgliedstaaten bestellte Sachverständige angehören und der die Kommission bei der Anwendung der Verordnung unterstützen soll (Artikel 11). Um die Anwendung der Verordnung sicherzustellen, sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, die zur Durchführung der Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen. Diese Vorschriften müssen sich u. a. auf die Organisation, des Verfahren und die Mittel für die Überwachung sowie auf die Ahndung von Zuwiderhandlungen erstrecken (Artikel 12). Der Ausschuß wünscht jedoch, daß die Kontrollmaßnahmen in der Bundesrepublik Deutschland nicht strenger gehandhabt werden als in den anderen EWG-Staaten.

III.

Die Verabschiedung des Gesetzentwurfs ist sehr dringlich.

Nach Artikel 15 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Tarife für den Güterkraftverkehr spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung, d. h. spätestens am 1. September 1969 festzusetzen. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen auch innerstaatlich die zur Prüfung der EWG-Verordnung notwendigen gesetzgeberischen Maßnahmen in Kraft getreten sein, da andernfalls die EWG-Verordnung und die von den Mitgliedstaaten im gegenseitigen Einvernehmen festgesetzten Tarife bei Fehlen solcher Durchführungsvorschriften über die Organisation, das Verfahren und die Mittel für die Überwachung nicht praktiziert werden könnte. Sollte sich herausstellen, daß die laufenden und bis zum 30. Juni 1969 abzuschließenden Verhandlungen zwischen den Mitgliedstaaten zu keiner Einigung führen, so trifft die Kommission bzw. der Rat die Entscheidung über die festzusetzenden Tarife. Um die durch wirksame Entscheidung der Kommission oder des Rates festgesetzten Tarife durch Rechtsverordnung erlassen zu können, bedarf es der in dem Gesetzentwurf vorgesehenen Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr. Die EWG-Verordnung kann daher von der Bundesrepublik nur dann rechtzeitig durchgeführt werden, wenn der Gesetzentwurf der Bundesregierung umgehend verabschiedet und in Kraft gesetzt wird.

IV.

Der Verkehrsausschuß erachtet den von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf für ausreichend, um die fehlenden gesetzlichen Grundlagen für die Durchführung der EWG-Verordnung zu schaffen. Für folgende sich aus der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 ergebenden Aufgaben bedarf es innerstaatlich einer gesetzlichen Grundlage:

a) Inkraftsetzung der Tarife nach Abschluß der Verhandlungen mit den unmittelbar beteiligten Mitgliedstaaten über die Festsetzung oder Änderung der Tarife oder ggf. nach Abschluß des Entscheidungsverfahrens bei der Kommission der dem Rat (Artikel 4, 6),

b) Regelung der Tarifüberwachung und Ahndung von Zuwiderhandlungen (Artikel 12) sowie

c) Bestimmung der zuständigen Behörde für folgende Aufgaben

   — Entgegennahme der Mitteilung über Sonderabmachungen (Artikel 5 Abs. 2),

   — Übermittlung einer Abschrift der Unterlagen, die den Abschluß sowie die vereinbarten Beförderungsentgelte rechtfertigen, an die zuständigen Behörden der beteiligten Mitgliedstaaten (Artikel 5 Abs. 3),

   — Nachprüfung und Untersuchungen zur Feststellung, ob die Bestimmungen über Sonderabmachungen eingehalten wurden (Artikel 5 Abs. 4),

   — Recht, bei festgestellten Verstößen oder bei Marktstörungen zu verlangen, daß keine Sonderabmachungen ohne vorherige Genehmigung durchgeführt werden (Artikel 5 Abs. 5 und 6),

   — Mitteilung der Sonderabmachungen an die mit der Veröffentlichung beauftragten Stellen (Artikel 7),

   — Unterrichtung über Zuwiderhandlungen und deren Ahndung (Artikel 12),

   sowie Bestimmung der mit der Veröffentlichung der Sonderabmachungen beauftragten Stelle (Artikel 8).

Es war zu prüfen, ob die den Mitgliedstaaten durch die EWG-Verordnung gesetzten Aufgaben bereits aufgrund entsprechender gesetzlicher Vorschriften durchgeführt werden können und ob nicht bereits bestehende Straf- und Bußgeldvorschriften die Verhängung von Sanktionen bei Verstößen ermöglichen. Die Bundesregierung ist bei der Vorprüfung zu folgendem Ergebnis gelangt:

*a) Festsetzung und Inkraftsetzung der Tarife*

Nach Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 werden die Tarife von den Mitgliedstaaten festgesetzt und in Kraft gesetzt. Die Bestimmungen des § 20 a GüKG über das Tarifbildungs- und Tariffestsetzungsverfahren finden Anwendung. Sie reichen jedoch nicht aus, wenn Tarife nach Artikel 4 Abs. 2 der EWG-Verordnung durch Entscheidung der Kommission oder des Rates festgesetzt werden. Insoweit fehlt zur Inkraftsetzung die zum Erlaß durch Rechtsverordnung erforderliche gesetzliche Ermächtigung. Diese Lücke wird durch den neuen § 97 e GüKG geschlossen.

*b) Überwachung der Tarifeinhaltung*

Der Tarifzwang ergibt sich bei den Tarifen für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit den EWG-Mitgliedstaaten nicht nur aus dem Güter-

kraftverkehrsgesetz sondern auch unmittelbar aus der EWG-Verordnung. Die Tarifüberwachung ist bisher im Güterkraftverkehrsgesetz für den Güterfernverkehr und den Güternahverkehr unterschiedlich ausgestaltet. Die Tarifüberwachung des Güterfernverkehrs liegt bei der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr; insoweit decken die Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes auch die Überwachung und Einhaltung der für den Güterkraftverkehr mit den EWG-Mitgliedstaaten festgesetzten Tarife. Die Tarifüberwachung des Güternahverkehrs wird von den Erlaubnisbehörden in den Ländern wahrgenommen. Nunmehr werden die Tarife für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr, soweit er der EWG-Verordnung unterliegt, einheitlich gestaltet, und zwar unabhängig davon, ob die Güterbeförderung nach deutschem Recht im Güterfernverkehr oder im Güternahverkehr durchgeführt wird. Bei gleicher Tariflage sollten dann aber auch die Tarifüberwachung für den Güterfernverkehr und den Güternahverkehr einheitlich gestaltet werden. Insoweit bedarf es ergänzender Bestimmungen im Güterkraftverkehrsgesetz.

*c) Straf- und Bußgeldvorschriften*

Da die nach den Bestimmungen der EWG-Verordnung festgesetzten Tarife aufgrund der Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes durch Rechtsverordnung erlassen und in Kraft gesetzt werden, finden insoweit bei Tarifverstößen auch die schon bestehenden Strafbestimmungen des § 98 GüKG Anwendung. Hingegen müssen die für den Abschluß von Sonderabmachungen in der EWG-Verordnung getroffenen Vorschriften innerstaatlich noch mit besonderen Straf- und Bußgeldvorschriften bewährt werden.

Diese Sonderabmachungen stehen neben den Sonderabmachungen nach § 22 a GüKG; die Bewährung des § 22 a deckt daher Sonderabmachungsvorschriften der EWG-Verordnung nicht ab. Hierzu müssen neue Straf- und Bußgeldvorschriften geschaffen werden.

*d) Schaffung neuer Zuständigkeiten*

Für die sich aus der EWG-Verordnung neu ergebenden bereits genannten Aufgaben müssen entsprechende neue Zuständigkeiten geschaffen werden. Sie werden der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr übertragen. Diese Regelung erscheint zweckmäßig. Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr verfügt über einen eingespielten und erfahrenen Kontrollapparat und ist daher am besten in der Lage, diese Überwachungstätigkeiten zu übernehmen, wobei sie sich auf die ihr nach § 55 GüKG zustehenden Befugnisse stützen kann.

Im übrigen wird auf die Begründung zum Gesetzentwurf verwiesen.

Der Verkehrsausschuß ist diesen bei Aufstellung des Gesetzentwurfs angestellten Überlegungen der Bundesregierung gefolgt. Er hat davon Kenntnis genommen, daß der Gesetzentwurf der Bundesregierung der EG-Kommission am 27. Januar 1969 übermittelt worden ist und die Kommission am 9. Juni 1969 eine befürwortende Stellungnahme abgegeben hat. Damit ist die nach Artikel 12 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 vorgeschriebene Anhörung der Kommission durchgeführt.

V.

Der Verkehrsausschuß hat die Stellungnahme des Bundesrates, die Gegenäußerung der Bundesregierung sowie die von ihr vorgelegte Neufassung der Straf- und Bußgeldvorschriften zur Kenntnis genommen und bei seinen Änderungsvorschlägen berücksichtigt. Zur Fassung der Eingangsworte des Gesetzentwurfs ist der Ausschuß der Auffassung, daß der Stellungnahme der Bundesregierung zu dem Änderungsvorschlag des Bundesrates beigetreten werden sollte. Im übrigen hat der Ausschuß folgende Änderungen vorgesehen:

**Zu Artikel 1**

*Zum Eingangssatz*

Es handelt sich um eine Zitatberichtigung aufgrund der zwischenzeitlichen Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes.

*Zu Nummer 2*

a) Der Bundesrat hatte in seiner Stellungnahme zu Artikel 1 Nr. 26 des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vorgeschlagen, in § 98 Nr. 1 den § 84 Abs. 1 einzufügen. Die Bundesregierung hatte in ihrer Gegenäußerung diesem Änderungsvorschlag zugestimmt (vgl. Drucksache V/2494). Durch ein Redaktionsversehen ist diese Änderung im weiteren Gesetzgebungsverfahren des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes unterblieben.

b) Sonderabmachungen die gegen § 22 a oder gegen Artikel 2 Abs. 3 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 verstoßen, werden zu Zuwiderhandlungen im Sinne des Wirtschaftsstrafgesetzes erklärt. Der Straftatbestand einer Vereinbarung über eine Gütermenge von weniger als 500 Tonnen in drei Monaten ist jetzt klar abgegrenzt. Auch Verstöße gegen die übrigen in § 22 a und in Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 vorgeschriebenen Voraussetzungen für die Zulässigkeit des Abschlusses von Sonderabmachungen können geahndet werden, wenn die Bundesanstalt auf die Unzulässigkeit der Sonderabmachungen hingewiesen hat.

*Zu Nummer 2 a*

Die aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 in Zusammenhang mit Sonderabmachungen im Verkehr mit anderen Mitgliedstaaten zu ahndenden Ordnungswidrigkeitstatbestände werden aus systematischen Gründen in § 99 a eingefügt. Für die Ahndung entsprechender Verstöße gegen § 22 a in Zu-

sammenhang mit Sonderabmachungen im Binnenverkehr gelten in § 99 grundsätzlich gleiche Bußgeldvorschriften. Mit dem Einbau dieser neuen Tatbestände werden gleichzeitig die bisherigen Bestimmungen des § 99 a Abs. 1 ohne materielle Änderung redaktionell angepaßt und gestrafft.

Bonn, den 25. Juni 1969

**Schmidt (Braunschweig)**
Berichterstatter

## B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf — Drucksachen V/4232, zu V/4232 — unverändert anzunehmen.

Bonn, den 25. Juni 1969

**Der Verkehrsausschuß**

| **Seifriz** | **Schmidt (Braunschweig)** |
|---|---|
| Vorsitzender | Berichterstatter |